

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-849

20.9.2021

Gjensidige Forsikring ASA

Bilansvar

Kollisjon mellom to trailere – bal. § 8 – trafikkreglene § 13 nr. 1

Det oppsto kollisjon mellom to trailere som kjørte i samme retning på E6. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t, og klager kjørte med en hastighet på rundt 55–60 km/t. Da klager kom rundt en krapp sving oppdaget han motpartens trailer som sto på tvers av begge kjørefelt ca. 120 meter unna. Klager begynte å bremse, men vurderte situasjonen dithen at det ikke var mulig med full stans på strekningen han hadde til disposisjon. Klager styrte traileren ut av veien for å forsøke å minimere skadefølgene. I felles skademelding bemerket klager at motparten hadde fullt ansvar for uhellet. Selskapet konkluderte med delt ansvar under henvisning til at begge partene hadde brutt trafikkreglene. Klager påklaget selskapets avgjørelse og anførte at motparten måtte bære fullt ansvar. Nemnda kom til at klager hadde utvist uaktsomhet, men at motpartens uaktsomhet var større enn klagers. Nemnda kom derfor til en ansvarsdeling med 25 % for klager og 75 % for motparten.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: klagers egenandel kr 30 000 samt bonustap

Saksfremstilling

Saken gjelder ansvarsfordeling etter sammenstøt mellom to trailere, jf. bal. § 8 og trafikkreglene § 13 nr. 1.

Klager kolliderte med motpartens trailer som sto på tvers av begge kjørefelt ca. 120 m etter en krapp sving på E6. Fartsgrensen på stedet var 80 km/t. Det var vinterføre, og klager kjørte med en hastighet på rundt 55–60 km/t. Da klager oppdaget traileren etter svingen, innså han at det ikke var mulig å bremse tilstrekkelig til full stans på strekningen han hadde til disposisjon. Klager styrte traileren mot utsiden av veien for å forsøke å hindre eller minimere følgene av et sammenstøt.

Partene har levert felles skademelding uten avkryssninger, men tegnet en skisse som viser at motpartens trailer sto på tvers i veibanen slik at den sperret begge kjørefelt. Skissen viser også at klagers kjøretøy var plassert noe utenfor høyre veikant. Klager har i pkt. 14 inntatt forbehold om at "Fører av bil B har alt ansvar".

Klager (bil A) har forklart:

Kom kjørende sørfra mot S og Bil B + flere kjører forbi i stor fart. Det snødde og -1grad. Etter bakketoppen på vei ned kjører bil B i venstre kjørefelt og kjører ut på sin venstre side og hengeren sakset slik at den gikk tvers over veien og sperret begge kjørefelt. Da jeg kom så jeg at hengeren sakset, hadde selv ca 50 km/t og avstanden til bil B var ca 50-60 m foran meg. Bremsset kontrollert og kjørte ut på min side for å unngå front mot front og Bil B sin henger traff min trekker bak og traff min henger foran. ...

Politi, ambulanse og brannvesenet var på stedet. Politidokumentene har følgende omtale av kollisjonen:

Kl. 1620 mottok Operasjonssentralen 09 melding om kollisjon mellom to trailere, som begge kjørte i samme retning. Begge hadde kjørt av veien på hver sin side. Stedet var E6, K ved S. Begge kjørefelt på E6 var sperret. ...

... Det var snø/sørpeføre med ca. 5 cm utenom sporene på veien og delvis glatt. Føret var der betydelig glattere enn sør for K (noen km lenger sørvest) hvor veien var tilnærmet bar. Brøytekanterne var ca. 1 m høye med våt gammel snø.

Spor på stedet viste at det fremste vogntoget ... hadde begynt å bremse, men uten å få særlig virkning, og ble dratt over i motgående kjørefelt pga. kurven/hellingen på veien. Vogntoget seglet med fronten ut i grøfta/snøkannten, og semihengeren sakset i forhold til trekkvogna. Hengeren ble stående og sperre begge kjørefelt på E6. Godkjente dekk og dekkmønster på både trekkvogn og henger.

Føreren hadde sannsynlig for stor fart i forhold til forholdene på stedet/hans kjøreefaring/tyngden på vogntoget. Lasten var ca 12.000 kg stykkgoods, som skulle fra.

Det andre vogntoget ... som kom kjørende 2-300 meter bak begynte også å bremse, men heller ikke han fikk full effekt av bremsingen. Pga at veien ble blokkert av det estiske vogntoget, måtte A svinge ut i grøfta på sin høyre side for å unngå kollisjon. Trekkvogna ble stående fast i brøytekannten, mens semihengeren ble stående skrått i sin kjørebane. Han unngikk kollisjon akkurat med noen cm. Lasten var ca 20.000 kg. Godkjente dekk og dekkmønster på trekkvogn og henger.

...

Sjåføren av det andre vogntoget, R, forklarte at han hadde blitt forbikjørt av det estiske vogntoget et par mil sør for stedet ulykken skjedde. A ble liggende et stykke bak etter forbikjøringen A mente at farten til mistenkte hadde vært litt for høy på stedet der ulykken skjedde, og trolig kombinert med uerfarenhet med vinterføre, da det ble merkbart glattere på veien og det kom en lengre nedoverbakke der utforkjøringen skjedde.

Den plutselige blokkeringen av veien gjorde at A måtte kjøre ut i grøfta på motsatt side, selv om han holdt god avstand.

...

Selskapet konkluderte med delt ansvar under henvisning til at begge parter hadde utvist uaktsomhet som følge av brudd på trafikkreglene, jf. bal. § 8.

Klager var uenig i ansvarsfordelingen og klaget selskapet inn for Finansklagenemnda.

Klager anfører at motparten må bære fullt ansvar. Klagers kjøring rammes ikke av den objektive gjerningsbeskrivelsen i trafikkreglene § 13 nr. 1, jf. TOSLO-2008-196559. Motpartens plassering på tvers av begge kjørefelt kan ikke anses som en påregnelig hindring. Dersom det var gitt varsel før svingen, så kunne klager ha stanset helt opp. Klager har uansett ikke opptrådt uaktsomt.

Motpartens kjøreadferd var den dominerende årsaken til hendelsen, jf. TOSLO-2008-196559 og FinKN 2019-956. Motparten hadde for høy hastighet ut fra forholdene på stedet og opptrådte uaktsomt, jf. trafikkreglene § 13 nr. 1 og bal. § 8. Klager måtte kjøre ut i grøften for å unngå kollisjon. Klager kunne ikke ha bremsset kraftigere enn han gjorde med hensyn til økt risiko for at traileren skulle sakse og en eventuelt større kollisjon. Klagers valg av handlingsalternativer medførte at hendelsen fikk et redusert skadeomfang. Klager holdt heller ikke for kort avstand til motpartens trailer.

Selskapet anfører at ansvaret må deles likt mellom partene fordi begge førerne utviste uaktsomhet, jf. bal. § 8. Motparten mistet kontrollen over sitt kjøretøy slik at det ble stående og sperre hele veien. Klager klarte ikke å stanse for en hindring som ble oppdaget fra 120 meters hold og har således brutt trafikkreglene § 13 nr. 1. Klager har kjørt for fort etter forholdene og/eller ikke vært riktig skodd på det glatte føret. Klager burde ha kjørt med kjetting. Uavhengig av sikt så skal fører klare å stanse på den vegstrekningen han/hun har oversikt over og foran enhver påregnelig hindring. En slik hindring kan være andre trafikanter slik som i dette tilfellet.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapets skylddeling er korrekt.

Utgangspunktet i bal. § 8 første ledd er at hver part bærer sin egen skade, med mindre skaden skyldes uaktsomhet fra den andre parten (bokstav a), teknisk svikt ved motpartens kjøretøy (bokstav b) eller at motpartens kjøretøy ikke ble kjørt i henhold til trafikreglene (bokstav c). Er det slike forhold på begge sider, skal ansvaret deles, jf. bal. § 8 andre ledd.

Nemnda forstår saken slik at partene er enige om at motparten har kjørt uaktsomt slik at det foreligger ansvarsgrunnlag for motparten etter bal. § 8. Spørsmålet blir om det også foreligger ansvarsgrunnlag for klager slik at ansvaret skal deles etter § 8 annet ledd.

Selskapet anfører at klager kjørte i strid med trafikreglene § 13 nr. 1:

§ 13. Særlige bestemmelser om kjørefarten

Kjørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring.

Denne bestemmelsen pålegger kjørende å innrette kjørefarten etter forholdene på stedet, og utgangspunktet er at man skal kunne stanse for enhver påregnelig hindring i veibanen.

Klager anfører at det ikke kan regnes som en påregnelig hindring at motpartens trailer sto i begge kjørefelt etter svingen og viser til TOSLO-2008-196559. Saken gjaldt en bil som pga. motorstopp stanset i kollektivfeltet like etter en sving. Fartsgrensen var 80 km/t. En drosje kom bakfra med en hastighet på 60-70 km/t og kjørte inn i bilen. Tingretten uttaler:

Retten bemerker at det generelt er en meget streng aktsomhetsnorm for trafikanter, og at utgangspunktet er at man, slik det er angitt i trafikreglene § 13, skal kunne stanse for enhver påregnelig hindring i veibanen. Det legges videre til grunn at det trass i dette ikke er slik at ethvert kjørehell innebærer en straffbar uaktsomhet fra en bilfører – det er rom for hva man kaller hendelig uhell.

Spørsmålet i saken var om føreren kunne straffes for overtredelse av trafikreglene, og tingretten kom enstemmig til frifinnelse for overtredelse av trafikreglene § 13. Tingretten la blant annet vekt på at tiltalte bare hadde 60-70 meter til å bremse på etter at han kunne oppdage bilen. Tingretten pekte også på at det ikke var satt ut varseltrekant eller gitt varsel til andre trafikanter på annen måte – dette ble ansett å være den vesentligste årsaken til ulykken. Tingretten la også vekt på at det ikke var noe som tydet på at tiltalte holdt for høy fart etter forholdene, og at han ville ha kunnet stanse dersom det var gitt varsel om stansen i kollektivfeltet.

I vår sak sto motpartens trailer i begge kjørefelt etter en krapp sving, og klager hadde etter det opplyste ca. 120 meter fra han kunne oppdage motpartens trailer frem til den. Klager hadde videre en hastighet på ca. 55–60 km/t i en 80-sone, og det må legges til grunn at klager ville ha kunnet stanse dersom det var gitt varsel om motpartens kjøretøy før svingen. På den annen side viser bildene snødekke og vanskelige kjøreforhold som tilsier stor grad av forsiktighet ved kjøring gjennom en krapp sving og enda mer slik ved kjøring med en trailer som trenger lang bremsedistanse. Hastigheten fremstår derfor som høy under forholdene. Og selv om det muligens fremstår som upåregnelig å møte en annen trailer på tvers av veien etter en sving, må en fører alltid regne med at det kan oppstå uventede hindringer etter en sving og ta høyde for dette i kjøring gjennom svingen. Føreren hadde også betydelig lenger distanse å stoppe på i herværende sak, og rettsaken dreide seg om en straffedom, ikke sivilrettslig erstatningsansvar.

Nemnda er etter dette kommet til at klager utviste uaktsomhet, men mener samtidig at motpartens uaktsomhet er større enn klagers. En ansvarsdeling med 25 % ansvar for klager og 75 % for motparten fremstår derfor som korrekt etter bal. § 8 annet ledd.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Klager gis delvis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (selskapsrepresentant) og Andreas Pihlstrøm (næringsrepresentant).